

Literární přehled.

Pilot dr. Ing. W. v. Langsdorff: „Taschenbuch der Luftflotten (Abteilung: Militärluftfahrt)“
„Příručka o vzduchoplavectví (odd.: vojenské letectví)“, ročník 1931, vydáno nakladatelstvím J. F. Lehmann v Mnichově.

Příručka kapesního formátu o 214 stránkách s 338 obrázky, obsahuje přehlednou sbírku typů užívaných letounů, vzducholodi, padáků a motorů. Téměř všechny typy všech států (okolo 3000) jsou v příručce zaznamenány, spolu s nejdůležitějšími údaji o výkonnosti, o původu a výrobě. Tato příručka je dobrou pomůckou k rychlému zjištění a posouzení téměř každého význačnějšího typu užívaných letounů všech zemí. Text je trojjazyčný (německý, anglický a francouzský). Autor je mezinárodně uznávanou kapacitou jako konstruktér a letec a je autorem dalších dvou dílů příručky: „Handels- und Verkehrsfluffahrt“ (dopravní letectví) a „Sportfluffahrt“ (sportovní letectví). Československé vojenské letectví je v knížce zastoupeno 15 obrázky a údaji o všech význačných typech včetně roku 1931. — Cena pěkné této příručky (vázané), kterou můžeme každému letci jen doporučit, je 8 MR. S.

Praktický výcvik v létání. (Practical Flight Training.) Sepsal J. Stodley. Vydal Maxmillan Compagny, New York, 1930. Cena asi 170 Kč.

Dlouholetý učitel létání na vojenské námořní pilotní škole v Pensacola (Florida) shrnul ve své knize pokyny a rady, jimiž třeba se při praktickém létání řídit.

Autor popisuje detailně jednotlivé fáze letu od startu až po přistání, zejména všechny možné chyby, kterých se letec může dopustit. Způsob rozpoznání a napravení chyb, jakož i nejdůležitější pravidla bezpečnostní jsou podána velmi výstižně. Zvláštní pozornost věnuje autor přistání a ukazuje na nutnost cviků v nutných přistáních. Dokazuje mimo jiné věci, že pilot, který létal celkově přes 1000 hodin, nevěnoval však pozornost těmto cvikům, je v případě, kdy musí nutně přistati, bezradnější než pilot jiný, který má třeba jen 100 hodin letu, který však nutná přistání s dostatek nacvičil.

Srozumitelně a systematicky uspořádané dílo, doložené asi 150 dobrými fotografiemi a skizkami, je dobrou pomůckou pro každého leteckého adepta; avšak i všichni ti, kdož mají co činiti s výcvikem pilotů, najdou v ní mnoho cenných poznatků, které mohou s úspěchem při výcviku uplatnit.

Pilotní škola v Pensacola platí za nejlepší ve Spojených státech; dostalo se jí už několik pochval od ministerstva letectví. J. R.

Světová letecká doprava a politika. (Weltluftverkehr und Weltluftpolitik.) Prof. Dr. Richard Hennig. Vydal Zentralverlag G. m. b. H., Berlin, W. 35. Cena 2.40 M.

Autor pojednává v knize o různých otázkách letecké dopravy a politiky, jako: o důležitosti velkoletadel, o leteckém podnikání privátním a státním, o politických třenicích pro leteckou do-

pravu, o budoucí letecké dopravě v arktických a antarktických krajinách, o problému umělých ostrovů pro světovou dopravu a pod. J. R.

Bojovníci zapomenutých front. (Kämpfer an vergessenen Fronten.) Autor: **Wolfgang Foerster**. Vydal: Neufeld a Henius, Berlin SW 11, Grossbeerenstr. 94. — Cena 48 M.

V knize jsou líčeny boje na „zapomenutých frontách“, t. j. válka v koloniích, na moři, ve vzduchu a pod.

V části „Válka ve vzduchu“ je pojednání o leteckých bojích, o leteckém bombardování, jsou popisovány útoky na balony, seskoky s letadel a balonů, nutná přistání, útěk z nepřátelských území atd.

K zpracování knihy bylo použito jak skutečných válečných deníků, tak i zápisků a dopisů jednotlivců. J. R.

Orel letecké eskadry. (Mes Combats.) **Paul René Fonck**. V českém překladu V. Vittingera. Vydalo naklad. L. Mazáč, Praha. — Cena 20 Kč.

Jeden z vynikajících francouzských letců, který dobyl během světové války velkého počtu vítězství ve vzduchu, sepsal na nátlak svých přátel své vzpomínky.

Je to prosté, ale věcné vyličení různých způsobů leteckého boje, způsobu života letců za války a pod.; v knize jsou rovněž doslovně citovány všechny pochvaly, udělené Fonckovi různými velitelstvími.

Zvláštního významu dosáhla kniha předmluvou samého maršála Focha, který se vyslovil o Fonckovi s opravdovým obdivem.

Doporučujeme knihu pozornosti příslušníků armády, zejména letců, kteří v ní naleznou mnoho cenných poznatků. J. R.

Různé zprávy.

Protiletadlová obrana. Podle francouzských zpráv jest protiletadlová a plynová obrana u některých evropských států zajištěna takto:

Rusko. Každá divise má přidělen obranný prapor. Ten má dvě plynové rotu a jednu minometnou rotu. Obrana občanstva proti plynové a letecké válce je dobře zajištěna. Propaganda se dělá letáky a výchovnými večerními kursy. Pro gramotné osoby jsou vydávány tištěné instrukce, pojednávající o chemické a letecké válce. I vysokoškolské studentstvo, hlavně medikové, je poučováno o nebezpečí plynové války. Obrana občanstva je organizována v různých spolicích, jako jsou Osoaviachim, Červený kříž s 5,000.000 členů.

Města jsou rozdělena v obranné okresy a každý okres je chráněn rotou, jejíž počet činí 160—170 osob, a to 16 až 20 letých, čítaje v to i ženy, které se dobrovolně přihlásily. Obranná rota se dělí na pozorovací, chemickou, zdravotnickou a záložní čet. V okresích jsou připraveny betonové podzemní kryty a jsou prý učiněna všechna opatření proti plynovému nebo leteckému útoku, kdyby k nim došlo.

Polsko. Jak známo, stojí v čele obranné akce v Polsku obranná liga. Řídí ji zvláštní generální inspektor. Obyvatelstvo je poučováno na shromážděních, výstavách, letáky. Výcvik je prováděn

i prakticky. Obzvláště ve Varšavě je obrana vzorně organizována. Bohatý cvičný materiál jest všude k dispozici. Kursy jsou osmidenní a někdy i čtyřdenní.

Německo. Autor neuvádí nic známého. Poukazuje na dokonalost ochranných opatření a na velkou zásobu plynových masek, a velebí vzácnou sociální činnost Červeného kříže, hasičstva i jiných humanitních institucí.

Že je obranná služba v Německu dobře organizována, to ukazuje autor konkrétně na hamburském případě frengenové exploze, při níž byla včas učiněna všechna nutná opatření, takže bylo toliko 10 úmrtí.

Rovněž tak i Rakousko, Jugoslavia, Švédsko, Itálie a náš stát mají prý obdobně jako Německo obranu dobře organizovanou.

Zpráva je dosti nepřesná a neúplná. Obzvláště, pokud se Ruska týče, zdají se nám data trochu přemrštěná. (Podle M. W., 1931, roč. 115.) —ček

Co nového v letectvu?

Anglie. 72 mírových leteckých eska-dril, k nimž za války přistupuje 13 t. st. Auxiliary Air Force eskadril bylo během minulého roku plánováno a zbrojeno. Zvláště nejnovější anglické stíhací letadlo Fury a lehké (denní) dvoumístné bombardovací letadlo ...

Protiletadlové oddíly byly vyzbrojeny nejmodernějšími potřebami a výzbrojí, což platí obzvláště u Vickersově-Armshrugově děle. Je to dělo poloautomatické, jehož palebná rychlost v minutě činí 25 ran. Při $Vo = 150$ m/sec. činí dostřel 13.900 m, a to do 9235 m. Při $Vo = 805$ m/sec. stoupily tyto hodnoty na 14.650 m, resp. 9800 m. Střední hodnota rozptylu při dostřelu 12.000 činí $2\frac{1}{4}$ m. Rychlost letu střely do 6000 m se kolísá mezi 15 až 21 vteřinami.

Německo. Mělo pěkné úspěchy při pokusných letech letadla DOX. Start při váze 557 se zdařil během 112 vteřin. Nové konstrukce letadel provedly firmy Focke-Wulf a Junkersovy továrny. První stroj slouží k poštovní rychlodopravě na velké vzdálenosti. Je opatřen motorem „Hornet“ o 570 HP a má rychlost 220 km/hod. Jeho poštovní náklad váží 300 kg. Junkersův stroj „Ju-52“ slouží k dopravě těžších břemen a rovněž na větší vzdálenosti. Rychlost letu je menší.

Zajímavá novinka jest Junkersovy výškové měřidlo, jež není konstruováno na podkladě barometrickém, nýbrž elektrickým a ukazuje správně, i když se letadlo docela přiblíží k zemi, t. j. i ve výšce od 20—0 m.

Počet členstva Německého leteckého spolku stále vzrůstá. Německá mládež se věnuje nadšeně letectví, sice jen na podkladě sportovním, ale za to tím s větší houževnatostí, ačkoli stát činnost leteckého spolku vzhledem k mírové smlouvě účinně nepodporuje. Německo se považuje za letecky bezbranné, uváží-li se, že Francie s Polskem mají kolem 600 bombardovacích letadel, která během 24 hodin mohou shodit 527 t pum. Situace je podle Mil. Wochenblattu tím trapnější, že Německo nemůže přizpůsobit sportovní letadla obraně, což podle zpráv franc. ministerstva pro letectvo je i ve Francii uznáváno a známo. — M. W., roč. 115.

—ček.

První velké manévry Italské letecké armády. Dne 2. dubna t. r. přijal předseda italské vlády ministra letectví generála Balbo, který mu předložil návrh na první velké manévry letecké armády. Tyto manévry mají se konati v měsíci srpnu na území rozkládající se na sever a na jih od Apenin mezi průmyskem Cisa a horou Monte Catria, v čemž je zahrnuto též pobřeží moře Tyrhenského a Jaderského.

Pro velké manévry, které se budou konati se soupeřstvím, utvoří se dvě le-

tecké divise o 4 brigádách, 12 plucích, 25 perutích a 63 letkách, s celkovým počtem asi 600 letounů. Bude dán podklad pro podrobná speciální cvičení, týkající se teritoriální OPL. vůbec a OPL. středisk průmyslových a národohospodářských zvláště. Těchto akcí se zúčastní „Milizia volontaria sicurezza nazionale“ (dobrovolná milice národní bezpečnosti) se svou organizací protiletadlové obrany.

K manévrum bude povolán na jednoměsíční cvičení ve zbrani značný počet pilotů letecké zálohy. Naproti tomu neúčastní se manévru letectvo pozemního vojska a letectvo námořní; to koná každoročně závěrečná cvičení s jednotkami pozemní armády a námořnictva, jimž jest přiděleno k použití. Ředitelem operací bude generál Valle, náčelník štábu královského letectva.

Po schválení předloženého návrhu vyzval předseda vlády ministra letectví Balbo, aby převzal osobně vrchní ředitelství manévru. (Zpráva z 4. čísla měsíčníku „Aeronautica“.)

★

Tato zpráva je provázena doplňkem, v kterém se praví, že nová vojenská zbraň překračuje hranice studia, aby se představila v praktickém použití. Letecká armáda byla totiž v Itálii utvořena teprve koncem roku 1930, respektive začátkem roku 1931. (Viz článek z 1. čísla Leteckých rozhledů „O nové organizaci ital. letectva“.) Budou to největší dosud letecké manévry, pokud se týká počtu letounů. Při loňských manévrech anglického letectva bylo v činnosti celkem 25 letek, kdežto manévru italské letecké armády se zúčastní 25 peruti s 63 letkami.

Manévry letecké armády budou velmi zajímavou praktickou zkouškou nového použití letectva jako samostatné zbraně. Půjde tu o operace letecké masy úplně zarámované a s určením cílů, jichž má dosáhnouti samostatně, v úplné nezávislosti na akci ostatních zbraní.

O těchto cvičeních, které se nyní koncem srpna konají, přineseme obšírnější zprávu. M—k.

Letecké manévry v Americe 1931. Podle Army Ordonance I/1931 měly býti v květnu 1931 v Ohio, Wright Field, konány velké vzdušné manévry letecké divise. Její sestava měla býti následující: Stáb: 50 letounů, 1 stíhací perut' = 5 oddělení = 135 letounů, 1 bombardovací

oddělení = 6 letek = 40 letounů, 1 pozorovací peruť = 4 oddělení = 111 letounů kromě neurčitého počtu letců národní gardy (milice), 1 útočné oddělení = 50 letounů a 1 dopravní oddělení = 40 letounů, celkem 600 důstojníků, 5000 mužů, 584 letounů. Válečný stav by byl okrouhle 4000 důstojníků, 30.000 mužů, 2200 letounů; americká armáda je totiž armádou rámcovou, způsobilou k převzetí útvarů, které v případě války postupně se budou tvořit. [Schweiz. Monatsschrift, roč. 1931, sešit 5].

P.

Nové typy letounů z roku 1930. V minulém roce bylo v samé Francii konstruováno okolo 100 typů nových letounů. Pozoruhodné je, že většina typů je konstrukce kovové a že se zřejmě jeví odklon od dvojpláštníků k jednoplošníkům. Ze starých typů jest ve Francii znám stíhací letoun Vibault 210 C1, který má k usnadnění pozorování nízko umístěná křídla, ačkoli tohoto způsobu se konstruktéři vojenských letounů již dávno zřekli. Ale i letouny, jejichž křídla jsou umístěna vysoko, nevyhovují zcela vojenským účelům. Neruší sice tak rozhled z letadla jako křídla prvního typu, ale přece i tak brání výhledu dopředu a dolů.

Pozoruhodný vývoj lze pozorovati v typu třímístných letounů. Jsou výhodné pro průzkum a pozorování. Ve Francii se však tomuto typu vytýká, že ačkoliv posádka byla rozmnožena, nemá třímístný letoun o nic větší palebný efekt než letoun dvómístný.

Dvómístná letadla prošla již určitým vývojem, pokud jde o jejich užití pro boj v noci. Jednomístné typy se dosud neosvědčily.

Vývoj bombardovacích letounů pokračil jen u lehkých a prostředně těžkých typů.

Pokrok u anglických konstrukcí je příliš jednostranný. Konstrukteři usilovali jen o zdokonalení létání a to na újmu přednosti čistě vojenských. To platí na př. o letounu „DH 77“, jenž má štíhlý, poměrně dlouhý trup a nízko položená křídla. Je vybaven motorem firmy Napier o 300 HP. Dosáhl ve výši 6000 m rychlosti 326 km/hod.

I v Anglii jde vývoj od dvojpláštníků k jednoplošníkům.

V Americe, obdobně jako ve Francii, jsou charakteristické typy s křídly vysoko umístěnými.

Výkonnost nových typů z roku 1930 je zřejmá z těchto tří tabulek:

a) Jednosedadlové typy stíhací.

Typ	Motor	Rychlost km/hod.		Doba stoupání do 5000 metrů v minu- tách	Dostup
		na zemi	v 5000 metrů		
Francie:					
Devoitine D27 C-1	500 HP Hispano-Suiza	310	258	9 ¹ / ₂	8000
Morane Saulnier 223-C-1	420 HP Jupiter VIII.	—	276	9 ¹ / ₂	9100
Bleriot Spad 91-C-1	500 HP Hispano-Suiza	?	270	?	8000
Anglie:					
Havkar-Fury	490 HP Rolls-Royce F.XVIS	—	355	9 ¹ / ₄	?
Armstrong Writ- rooth XVI	500 HP „Panther“	—	320	9 ¹ / ₂	10.000
De Havilland D. H. 77.	300 HP „Rapier“	—	325	?	?
USA:					
Boein P-13 B	450 HP „Vasp“	—	275	10	8200
Curtiss P-6 Hawk.	600 HP Conqueror	284	265	11 ¹ / ₂	7000

b) Lehké typy bombardovací.

Typ	Motor	Rychlost km/hod.		Dostup	Váha pum a obvod letu
		na zemi	ve výši 5000 m		
Francie:					
Potez 39	500 HP Hispano-Suiza	240	?	5500	?
Bréguet 27	600 HP Hispano-Suiza	240	215	7500	?
Amiot 122-B. P. 3. (denní bombardovací)	650 HP Lorraine	191	173	5500	600 kg pum, obvod 1000 km
Anglie:					
Aero „Antelope“ (výzvědný)	490 HP Rolls-Royce XI-B	?	260	6000	250 kg pum, obvod 900 km
Havker „Hart“ (denní bombardovací)	490 HP Rolls-Royce F XI-S	?	295	?	600 kg pum, obvod přes 1000 km
Boulton Paul „Sidstrand III.“ (střední bombardovací)	2×450 HP „Jupiter“ VIII	225	210	730	?
USA:					
Douglas O 25-A	600 HP „Conqueror“	250	?	6700	?
Martin XTSM-1 (zvláštní bombardovací)	225 HP „Hornet“	224	?	5500	500 kg pum, obvod 680 km

c) Těžké typy bombardovací.

Typ	Motor	Rychlost km/hod.		Dostup	Váha pum a obvod letu
		na zemi	ve výši 3000 m		
Francie:					
Farman F-160 (Goliath)	2×500 HP Farman	186	178	6000	1200 kg pum, obvod 850 km
Lieré et Olivier Leo 25 Bn-4	2×500 HP Hispano-Suiza	?	190	5000	1600 kg pum, obvod 1000 km
Anglie:					
Vickers 19/27	2×490 HP Rolls-Royce F XIV-S	?	220	?	?

(Podle M.-W., roč. 115.)

—ček.

Bibliografie.

a) Spisy:

Aviation:

Ce qu'il faut savoir de l'aviation. Paris 1930. (Larousse.) Za 10 fr.

Come si diventa aviatori. Caserta 1930. (Tip. della R. Accademia Aeronautica.)

Bardin René: Essais, réglages et mise au point des moteurs d'aviation et d'automobiles. Paris 1930.

Blanc Edmond: Toute d'aviation. Le vent, l'homme, l'oiseau, l'avion. Paris 1930. Soc. parisienne d'édition. Collection scientifique moderne. Str. 345.

Bock G.: Grossflugzeuge. Göttingen 1931. (Bandenboeck.)

Boffito G. P.: Biblioteca aeronautica italiana illustrata. Firenze 1930. (Olschki.) Za 180 L.

Boyd D.: Salute of Guns. Aeroplane photos. London 1930. (Cape.) Str. 390. Za 10/6 sh.

Blum René: Les assurances aériennes. Paris 1930. (Edition du Recueil Sirey.) Str. 421. Rec. Rivista Aeron. roč. VII, čís. 6, str. 598. Za 60 fr.

Burge Leader C.: The Air Annual of the British Empire 1930. London 1930. (Gale and Polden Ltd.) Za 21 sh.

v. Buttler Horst: Zeppeline gegen England. Leipzig 1930. (Amalthea-Verl.) Str. 208. Za 3.50 Mk.

Campos Carlos, plk.: L'arte militare aerea. I. vol., str. 333. Madrid 1929. (Tip. Espana)

A descriptive Catalogue of books, engravings and medals illustrating the evolution of the aeroplane. London 1930. (Maggs Bros.)

Cogliolo Pietro: Codice aeronautico. Milano 1931. (Hoeppli.) Str. 734. Za 32 L. Rec. Rivista aeron. roč. VII, čís. 5, str. 397.

Directory American Aircraft Engines. 1931 edition. New York 1931. (International Nickel Co.)

Dixon Charles: Parachuting. London 1930. (Sampson Low Ltd.) Za 12/6 sh.

Dornier C.: Vorträge und Abhandlungen aus dem Gebiete des Flugzeugbaues und Luftschiffbaues 1914—30. Berlin-Lichterfelde 1930. (Verlag für Deutsches Flugwesen.) 12 Mk.

Duvaut: Recueil de problèmes-types avec solution à l'usage des candidats

au brevet militaire de mécanicien d'aéronautique etc. Paris 1930.

Eberhardt W. gen.: Unsere Luftstreitkräfte 1914—18. Ein Denkmal deutschen Heldentums. Berlin 1930. (Vaterl. Verlag Weeler.)

Ellias R. J.: L'aviation moderne. Paris 1930. Str. 426.

Faure Pierre: Vers un nouveau Charleroi. La guerre aérienne de demain. Paris 1931. Za 15 fr.

Fischl Hans, Dr.: Das österreichische Luftfahrrecht. Viden 1929. (Kupitsch.)

Flugzeugbau und Luftfahrt. Im Auftrage des deutschen Luftfahrtverbandes. Berlin 1930. (Volckmann.) H. 9: Der Flugmotor. H. 14.: Handbuch für den Jungsegelflieger. H. 15: Einführung in die Physik des Fliegens.

Foerster Wolfgang: Kämpfer an vergessenen Fronten. Berlin 1930. (Neufeld.) Za 48 Mk. Zde oddíl: Luftkrieg = zkušební válečné.

Fonck René: Orel letecké eskadry. Preklad. Praha 1931. (L. Mazáč.) Za 20 Kč.

Freri P.: Scendendo dal cielo (o padaku.) Milano 1931. (Hoeppli.) Za 38 L.

Fuhlberg-Horst J.: Auto, Schiff und Flugzeug. Berlin 1931. (Ullstein.) Str. 95. Za 5 Mk.

Gambie C. F. L.: The Air Weapon. Being some account of the growth of British Military Aeronautics from the beginnings of in the year 1783 until the end of the year 1929. Oxford 1931. Vol. I. Za 12/6 sh.

Georgii W.: Flugmeteorologie. Leipzig 1928. (Akad. Verlagsgesellschaft.) Str. 237.

Gleitflug und Gleitflugzeuge. Berlin 1930. Teil I. 2. Auflage. (Volckmann.)

Goldstrom Jon: A narrative History of aviation. New York 1930. (The Mac Millan.)

Gottscho E.: Luftverkehrsrecht. München 1931. (Beckh.) Za 2.50 Mk.

Handbook of aeronautics of 1931. Published under the authority of the Council of the Royal Aeronautical Society. London 1931. First Ed. (Gale and Polden.) Za 25Sh.

Hamel G.: Eléments de navigation aérienne pratique. Paris 1930. (Vivien.) Za 12 fr.

(Přístě dále.)

Kč.